VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 5)
z dnia 12 stycznia 2012 r.

Komisja Infrastruktury (nr 5)

12 stycznia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 109).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski, Wojciech Miller** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji. Stwierdzam kworum podczas dzisiejszego posiedzenia. Informuję, że Marszałek Sejmu skierowała do Komisji, do pierwszego czytania, projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który jest zawarty w druku nr 109. Jest to projekt poselski.

Porządek dzienny posiedzenia obejmuje pierwsze czytanie projektu. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja przyjęła porządek dzienny bez zmian. Bardzo dziękuję. Poprosimy teraz posła-wnioskodawcę, pana przewodniczącego Stanisława Żmijana, o krótkie przedstawienie istoty projektu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Projekt ustawy, który mam zaszczyt przedłożyć Wysokiej Komisji do rozpatrzenia, ma na celu przełożenie terminu wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która została uchwalona 5 stycznia 2011 roku. To jest zasadniczy cel tego przedłożenia. On wynika z dwóch zasadniczych powodów.

Otóż uchwalona ustawa miała bardzo bogaty i długi proces legislacyjny. Przypomnę, że w V kadencji podkomisja powołana przez Komisję Infrastruktury, w zasadzie dokonała całej pracy. Ale skrócona kadencja, jak pamiętamy, nie pozwoliła przyjąć ustawy przez Sejm. Zatem w kadencji VI od nowa rozpoczęty był proces legislacyjny i tę ustawę uchwaliliśmy także z powodu tego, że obowiązek wdrożenia przepisów w tym zakresie nałożyła na nas dyrektywa unijna.

Państwo zauważyliście, że w ostatnich miesiącach w całym kraju spiętrzyły się, albo powstały potężne kolejki w wojewódzkich ośrodkach duchu drogowego, kolejki kandydatów do zdobycia uprawnień do kierowania pojazdami. Powstała atmosfera niedobrych emocji z obawy, że nowe zasady uzyskiwania uprawnień po prostu są daleko trudniejsze. W związku z tym większość kandydatów chciała uzyskać te uprawnienia według starych przepisów. To jest jedna strona.

A druga strona, to oczywiście przygotowanie do wdrożenia nowych zasad szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego także nie do końca są do tego przygotowane. Stąd wzięła się inicjatywa w tym zakresie. Przy okazji także w projekcie usuwamy kilka uchybień, które niestety pojawiły się w ustawie uchwalonej przez Sejm. Te uchybienia mają związek z tym, że jak pamiętają niektórzy z państwa, procedowaliśmy równolegle nad kilkoma ustawami i po prostu niektóre regulacje przenikały się. Stąd uchybienia.

Uchybienia dotyczą właśnie zmian zawartych w art. 1. Tutaj dokonujemy korekty. W zmianach 1 i 2 art. 1, przepraszam, z kolei zmiany nr 1, 2, 4 i 5 są związane właśnie ze zmianą terminu wejścia przepisów w życie – z 11 lutego 2012 na 19 stycznia 2013 roku. W kolejnym art. 2 dokonujemy także korekt w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. I w zasadzie to jest cała istota tej inicjatywy legislacyjnej.

Panie przewodniczący. Wnoszę zatem do Wysokiej Komisji o rozpatrzenie tego projektu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby uzupełnić wypowiedź pana przewodniczącego?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Tylko dwa słowa, raczej kurtuazyjnie niż merytorycznie. Chciałbym przede wszystkim podziękować panom posłom za podjęcie inicjatywy, którą sygnalizowaliśmy. Bez przesadnej obłudy, nie ukrywam, że ten projekt jest jakoś wspólnym dziełem rządowym i poselskim. Natomiast ze względu na procedurę legislacyjną w Polsce, dużo zręczniej tę, stosunkowo prostą poprawkę, przeprowadzić poprzez inicjatywę poselską niż rządową. Wspomniał o tym pan poseł, odnoszę wrażenie, że przyszły sprawozdawca, pan Stanisław Żmijan, chociaż ta decyzja chyba jeszcze nie jest podjęta. Na razie pan poseł wypowiedział się jako wnioskodawca. Strona rządowa przyglądając się, jak wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, na których ciąży zorganizowanie i doprowadzenie do właściwego biegu egzaminu, zabierają się do tego, aby 11 lutego tego roku „odpaliła" nowa procedura, mogła szczerze mówiąc, nie robić nic. Dlatego, że całość obowiązków jest po stronie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Natomiast w odruchu odpowiedzialności, widząc że ustawa zatwierdzona przez Sejm może nie wejść w życie w wyniku rozmaitego splotu okoliczności, między innymi kłopotów z dobraniem partnera, a raczej wycofaniem się po drodze partnera, z którym wojewódzkie ośrodki miały to zrealizować, podjęliśmy decyzję nie wbrew tym ośrodkom, a w porozumieniu z nimi.

Proszę mieć tego świadomość. Decyzję, że przesuwamy termin wprowadzenia nowego typu egzaminów. Stanęliśmy w obliczu wybrania daty. Jak państwo wiecie, dyrektywa unijna, która stanowi na ten temat, wchodzi w życie 19 stycznia 2013 roku. Pojawił się pomysł końca czerwca tego roku, gdzie moglibyśmy też się gimnastykować pod koniec tego potencjalnego terminu. Zaczęliśmy mówić o grudniu. Ale skoro mówimy o grudniu, to 19 stycznia 2013 roku wchodzi dyrektywa unijna. Ok. To w takim razie w momencie wejścia dyrektywy, niech wchodzi także nowy system wprowadzania zasad egzaminowania.

Jak wspomniał pan przewodniczący, mamy w tej chwili taką sytuację w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, że wszystkie miejsca w kolejkach do egzaminowania do 11 lutego są kompletnie zajęte. To znaczy, że tam nie może być przepełnienia, bo tam się nie zmieści więcej, jak określona liczba zdających, bo to jest i czas, miejsce itd. Tam nie może być mowy o tłoku, bo jest pewna procedura i zmieści się tyle osób ile się zmieści.

I teraz z takiego trochę psychologicznego punktu widzenia; każdy egzamin z definicji jest stresem. Jeżeli stres egzaminacyjny będzie jeszcze podgrzany czymś nowym i nieznanym, a z definicji nowe i nieznane niesie też strach; jak nie wiesz, to w pierwszym odruchu się boisz. W związku z tym, jeżeli egzaminy miały być jeszcze obarczone strachem wynikającym z niewiedzy, czemu trudno się dziwić, trzeba dać zdającym szansę zapoznania się z nową procedurą. Pewnie byśmy zdążyli z tym do tego 10 czy 11 lutego, natomiast byśmy postawili zdających w bardzo kłopotliwej sytuacji, bo nie bardzo mieliby okazję się zapoznać z nowymi procedurami.

Mówię o kolejnych powodach, które się złożyły na to, że podjęliśmy wspólnie z posłami taką inicjatywę. Nie chcę się tutaj rozwodzić o powodach, mam nadzieję, że to jest jasne. Tak naprawdę, w odruchu odpowiedzialności za zdających i o zdających, podjęliśmy taką wspólną decyzję, za którą jeszcze raz państwu posłom dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozpoczynamy debatę w trakcie pierwszego czytania dotyczącą projektu dziś omawianego. Proszę bardzo o zgłoszenia. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, później pan poseł Michał Wojtkiewicz. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, państwo posłowie. Prezydent podpisał ustawę mniej więcej równo rok temu, 21 stycznia 2011 roku weszła ona w życie. Pracowaliśmy nad tą ustawą, w końcu powstał projekt rządowy, do którego było kilka podejść. Więc wynikałoby z tego, że rząd był do tej ustawy właściwie przygotowany. Pan minister mówił o nieprzygotowaniu wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego do wdrożenia ustawy w życie. Ale przyznam się, że wczoraj wieczorem dosyć dokładnie przejrzałem stronę ministerstwa i nie widziałem tam rozporządzeń, które by do czegokolwiek wojewódzkie ośrodki zobowiązywały.

Ustawa zakłada wydanie przez resort dokładnie 23 rozporządzeń. W debacie nad ustawą zwracałem uwagę, że ona jest nazbyt skomplikowana, nazbyt skomplikowanie zrobiona i że podejrzewamy, że mogą być różnego typu konflikty. Bo ustawa zakłada zarówno bardzo dużo systemów, różnego typu szkoleń szczegółowo uregulowanych, systemów zdobywania kwalifikacji przez różnego typu ośrodki związane, a to ze szkoleniem instruktorów, a to ze szkoleniem wykładowców, a to potem ze szkoleniem kierowców, a to potem ze specjalnym prowadzeniem szkoleń na szkolenia doskonalące, a to na egzaminy kontrolne, itd. itd. Tych kwalifikacji, które trzeba będzie nabywać, jest wiele. To nie tylko chodzi o osoby, ale chodzi także o przedsiębiorców. Z natury rzeczy jej tryb wprowadzania jakby wskazywał na to, że albo będzie bardzo trudna do wprowadzenia, albo wywoła konflikt interesów tych, którzy będą chcieli w tę ustawę wpisać się i na niej zarobić.

Z rozporządzeń związanych z ustawą na stronie ministerstwa nie znalazłem tych 23 czy 21 rozporządzeń, które są bardzo skomplikowane. Tego się nie doczytałem. Bo część rozporządzeń jest wydawanych przez Ministra Zdrowia, przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i jednocześnie przez Ministra Spraw Wewnętrznych. Inne znowu są związane z Ministrem Obrony Narodowej i Ministrem Zdrowia. Bo są tam przecież takie rozporządzenia, które mają określić kwalifikacje psychologów, tryb badania psychologicznego, itd., itd., które z jednej strony wydawałoby się, że mają doprowadzić do tego, żeby to było w miarę racjonalnie wydawane. Ale potem wychodzi na to i to z tego trybu wynika, że na przykład będą musiały być stworzone specjalne przychodnie psychologiczne, które będą miały za zadanie badanie tylko kierowców, itd. A więc powstaje z tego duża sfera interesów, itd..

Panie ministrze. Mówienie wczoraj na posiedzeniu prezydium i na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, że to jest tylko wina wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego… Jeżeli z punktu widzenia formalnego związanego z konkretnymi rozporządzeniami, nie bardzo te ośrodki zostały formalnie zobowiązane do niektórych rzeczy…

Rozumiem, że w ramach resortu jest przygotowywany specjalny system pn. „Kierowca", który ma…Właściwie jest pomysł takiego systemu, który powinien w elektroniczny sposób doprowadzić do obiegu dokumentów. Ale wiem jak trudno powstają tego typu rzeczy, żeby potem elektronicznie doprowadzić do wydawania elektronicznego wniosku i wydawania praw jazdy. Są pewne systemy dosyć sprawdzone, które funkcjonują i można je systematycznie udoskonalać i do tego dochodzić. Ale jeżeli w tym momencie powstaje jakby formuła… Przynajmniej informacje, które mam od niektórych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wskazują na to, że tutaj są trudności na styku i z Wytwórnią Papierów Wartościowych i z firmami elektronicznymi, czy z HP czy z innymi, żeby odpowiednio to dograć.

Trwało długie zastanawianie się jak to zrobić, żeby to poszło bez systemu przetargowego. Bo przecież mamy tutaj do czynienia z dokumentami typowo, że tak powiem, państwowymi, z dokumentami powstającymi pod nadzorem państwa, z dokumentami, które są związane z zachowaniem tajemnicy tworzenia i niewypływaniem tych dokumentów na zewnątrz, z utrudnianiem podrabiania, z szeregiem różnych rzeczy. Z dru-

giej strony jednak ustawa o zamówieniach publicznych i to wszystko co z tym związane, jest tak skonstruowane, że jest bardzo trudno w tej sprawie obejść. I trwa ta formuła.

Więc ja nie tylko widzę w tym, w każdym razie dużo mniejszą, panie ministrze, winę wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, niż to, że po prostu ministerstwo nie podołało swoim zadaniom, które są związane z wdrożeniem w życie tej ustawy. Bo to jednak jest ustawa pilotowana przez resort i wszystkie rozporządzenia w związku z tym muszą być pilotowane przez resort. I dlatego też, jakby wracając do samego początku ustawy, kiedy od razu mówiliśmy, że ona powinna być w ostatnim momencie, czyli w 2013 roku, wdrożona w życie, tutaj jakby to wyraźnie się potwierdza.

I jeszcze jeden element. Otóż cały czas przy tej ustawie się twierdzi, to wszystko, że ta ustawa wynika w całości jakby z przepisów Unii Europejskiej. Patrząc dokładniej na rozporządzenia, które z tą ustawą są związane… Może się mylę, bo miałem tylko kilka godzin wczorajszego wieczoru. Ale dopatrzyłem się nie więcej jak między 20 a 15% elementów w tej ustawie, które są związane z nowymi przepisami Unii Europejskiej. Natomiast w pozostałym zakresie to są po prostu pomysły, które są związane z tym praktycznie, jak tutaj okiełznać polskich kierowców, polskich kandydatów na kierowców.

Rozumiem, że budzi się jeszcze wątpliwości, co wynika z niektórych rozmów, cały zapis, który zakłada, że przez pierwszy rok kierowca nie będzie mógł nigdzie przekroczyć tych 70 km/godz., nawet na drodze. Jak to będzie przy obecnym systemie ruchu drogowego, jak to będzie z „korkami” i innymi rzeczami? W każdym bądź razie to wszystko się tutaj spiętrzyło. I rzeczywiście, z punktu widzenia jakby patrzenia na kierowców, tu się zgadzam z panem ministrem, ta ustawa musi być przełożona. Ale, panie przewodniczący, nie wiem czy po linii Sejmu czy po linii politycznej, musi być zwiększony nadzór nad tym co się dzieje w resorcie w związku z tą ustawą. Bo naprawdę, to mam tu napisane… Jakbym państwu odczytał po kolei co, w którym rozporządzeniu ma być zapisane i w jaki sposób ma być uregulowane, to rzeczywiście, przez rok ministerstwo powinno nieźle pracować, żeby te rozporządzenia wydać.

I po kolei…Rozporządzenie do art. 6 ust. 5 dotyczyć ma „uprawnień osób kierujących pojazdami specjalnymi i pojazdami przeznaczonymi dla celów specjalnych Sił Zbrojnych RP lub pobranymi w ramach świadczeń na rzecz obrony, a także dodatkowe wymagania w stosunku do tych osób”.

Rozporządzenie do art. 17 ust. 4 określa „warunki i tryb wydawania praw jazdy”.

Rozporządzenie do art. 20 stwierdza, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wzory dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz ich opis; szczegółowe warunki wydawania i zatrzymywania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, cofania i przywracania uprawnień do kierowania pojazdami, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach; opłatę za wydanie prawa jazdy, międzynarodowego prawa jazdy, pozwolenia na kierowanie tramwajem.

I po linii wojskowej: „Minister Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, wzory i odpis pozwolenia wojskowego, a także tryb jego wydawania”.

Rozporządzenie do art. 22 ust. 1 określić ma sposób tworzenia i nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców i innego podmiotu prowadzącego szkolenie, wzór wielu dokumentów, wysokości opłat, itd. To są rozporządzenia, które mogłem odnaleźć w Internecie.

Rozporządzenie do art. 40 ust. 1 mówi, że minister właściwy do spraw transportu określi m.in. szczegółowe warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na instruktorów i instruktorów oraz kandydatów na wykładowców i wykładowców, sposób tworzenia i nadawania numeru ewidencyjnego instruktora i wykładowcy, wzory różnych wniosków, wysokość stawek i opłat, itd.

Rozporządzenie do art. 42 określi m.in. wymagania oraz sposób organizacji zajęć… Tych rozporządzeń nie ma, więc co tu wymagać od ludzi z zewnątrz. I dalej; rozporządzenie to określi „…organizacji zajęć od osób niebędącymi uczniami szkoły podstawowej, ubiegających się o wydanie karty rowerowej”, tryb egzaminów na kartę rowerową,

kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, wzory dokumentów z tym wszystkim związane.

Jak widać, w związku z tym, że nie wchodzi w życie to rozporządzenie, to nie można będzie wydawać kart rowerowych i właściwie nie można będzie jeździć rowerem, jeżeli ta ustawa nie wejdzie w życie. Ani motorowerem. Toteż ze względu na kierowców musimy wydłużyć termin wejścia ustawy w życie. Mówię teraz państwu ile to po drodze rzeczy po prostu nie zostało zrobionych.

W art. 48 mowa jest o wydaniu rozporządzenia określającego szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzania kontroli przez starostów oraz wzory stosowanych przy tym dokumentów, tryb prowadzenia przez starostów ewidencji kierowców. Ma miejsce przeniesienie prowadzenia ewidencji z centralnej ewidencji kierowców do starostów o przekroczeniach przepisów drogowych.

W art. 66 ust. 1 mówi się o rozporządzeniu, w którym minister właściwy do spraw transportu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określą m.in. szczegółowe wymagania w stosunku do jednostek przeprowadzających egzaminy państwowe dotyczące wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego, itd. I to rozporządzenie właśnie dotyczy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego; jego też nie ma. Rozporządzenie to ma dotyczyć także szczegółowego programu kursu kwalifikacyjnego, ramowego programu 3-dniowych warsztatów doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów, itd.

Proszę państwa, bez tego nie da się przeprowadzić egzaminu. I na tej podstawie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mają przygotować plany określania sposobu przeprowadzania egzaminów. Jak mają być robione te egzaminy, to właśnie ma wynikać z rozporządzenia. Powinniśmy to rozporządzenie nawet czasami zobaczyć, jakie to warunki trzeba postawić w sprawach prowadzenia egzaminów, które mają być wizualne czyli egzaminy mają być jakby takie – dziesięć sekund. Ani z rozporządzenia, ani z wytycznych dla rozporządzeń, z niczego nie wynika tych 10 sekund na podjęcie decyzji przez egzaminowanego. To jest pewien pomysł, który tam się pojawił, że to będzie właśnie te 10 sekund na podjęcie decyzji, żeby człowiek jak najszybciej mógł tę decyzję podjąć, a może dlatego, żeby musiał trzy razy zdawać egzamin i żeby znów ileś osób na tym zarobiło.

Następnie art. 74 w ust. 1 mówi o rozporządzeniu, którego znów nie ma. Rozporządzenie określi m.in. szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzenia kontroli wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego oraz wzory stosowanych przy tym dokumentów, itd.

Art. 81 ust. 1 mówi o rozporządzeniu określającym m.in. szczegółowe warunki i tryb przeprowadzania badania lekarskiego, jednostek uprawnionych do przeprowadzenia badań, zakres badań, wysokość opłat, wzory stosowanych dokumentów, itd.

Art. 90 w ust. 1 mówi o rozporządzeniu, którego znowu nie ma. Dotyczyć ma ono badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu i wydawania orzeczeń psychologicznych, szczegółowych warunków, trybu, ich zakresu, sposobu przeprowadzania, a także metodyki, sposobu postępowania z dokumentacją, wzorów zaświadczeń, itd. Mowa jest też o wzorze zaświadczenia o wpisie do ewidencji uprawnionych psychologów. Wszyscy psychologowie muszą na bazie ustaleń tego rozporządzenia pokazać, że mają stwierdzone kwalifikacje i że nadają się na tych psychologów, którzy mają badać kierowców. Określa się też sposób wprowadzania ich do tego rejestru. Kto będzie wprowadzał i w jaki sposób i będzie odpowiedzialny za to, że to będzie właściwy psycholog wpisany do rejestru? Bo potem przecież może z własnego widzimisię odrzucić kierowcę.

To są z jednej strony niezwykle ważne rzeczy, ale podkreślające wagę, proszę państwa, w jakim zakresie do tych praw jazdy podchodzimy.

Art. 95 ust. 1 mówi o rozporządzeniu, które określi szczegółowe programy kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bo jak dwa przewinienia młody kierowca zrobi, to idzie z przymusu na kurs dokształcający. Przypominam trochę ustawę. Ale sam rząd sobie tę pętlę nakręcił…Na kurs dokształcający. I dalej rozporządzenie określić ma sposób prowadzenia kursów, wzory dokumentów, wysokości opłaty za kurs, itd.

Art. 105 ust. 1; rozporządzenie określi sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego, tryb prowadzenia tych informacji, jak to starosta będzie robił, bo to w tym momencie będzie już u starosty i jak to będzie dalej wyglądało. Przecież to też jest bardzo ważne rozporządzenie. Jak wiadomo, jeśli młody kierowca ma tylko dwa przewinienia wynikające z tego rozporządzenia i iść ponownie na kurs dokształcający, to wiadoma sprawa, że to jest niezwykle ważne. Bo albo będą wpływy z tych kursów dokształcających, albo mniejsze jak się odpowiednio te punkty ustawi.

I dalej art. 105 w ust. 3 mówi się o rozporządzeniu, w którym minister określi szczegółowy program kursu reedukacyjnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wysokość opłat za kurs, wzory zaświadczenia o ukończeniu tego kursu, itd. To już następny kurs, który musi przejść kierowca, któremu się cofnie prawo jazdy, i odpowiednio go ukończyć. W związku z tym warunki określające kiedy się idzie na taki kurs… Ośrodki, które dostaną certyfikat, że będą miały prawo te kursy powtórnej edukacji dokonywać. Wiadoma rzecz, że w pewnym okresie mogą mieć więcej lub mniej roboty. To też jest niezwykle ważne rynkowo. Z tego widać, że wszystko musi być czujnie zrobione, bo jest nadzwyczaj korupcjogenne.

Następne rozporządzenie, mówi o nim także art. 1 w ust. 5… Myślę, że się już naczytałem, bo jeszcze mam tych artykułów kilkanaście. W każdym razie chciałem zwrócić uwagę, bo zobaczyłem, że do godziny 9 nie zdążymy, że nie zdążę odczytać tego wszystkiego co wczoraj wieczorem zrobiłem, żeby się przygotować do dzisiejszego posiedzenia. Ponieważ troszeczkę krew zalewa patrząc na to wszystko, szanowni państwo, żeby teraz szukać tylko winy, panie ministrze, u wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, które nie dostały wyraźnych wytycznych na piśmie. Szukałem jakie to wytyczne mają być, jakie rozporządzenia zostały wydane.

Może się mylę, ale nie znalazłem na stronie internetowej ministerstwa w grupie rozporządzeń wydawanych do chyba 21 czy 22 grudnia ubiegłego roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Michał Wojtkiewicz; proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Krzysztof Tchórzewski w dużej części mnie wyręczył i dziękuję bardzo. Panie ministrze. Kurtuazyjnie pan się wypowiada, ja też kurtuazyjnie, ale z dużą dozą goryczy. Ta ustawa nie jest po prostu zła, ona jest bardzo zła. Ten kamyczek wrzucam do samego siebie, dlatego że braliśmy udział w dużej części tutaj przez posłów przy procedowaniu tego wszystkiego. Ale całe mleko wylało się obecnie, dlatego że ma to już wejść w życie. Ci ludzie, którzy mają zdawać, dopiero zaczęli się orientować i zaczęły wpływać skargi do naszych biur, jak również do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Skargi tych ludzi, jak również starostów. Naprawdę, to jest tragiczne co wejdzie w życie.

Pisze tutaj: „Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady”. Czy my musimy być aż na tyle papiescy? To na takiej samej zasadzie jak te sześć miliardów Grekom mamy pożyczyć i na salony nie chcą pana premiera wpuścić. Działania są podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chciałem zapytać, panie ministrze. Jeżeli ma się uczyć silnika kobieta, mężczyzna, obojętnie kto; na co to komu jest potrzebne, jak sam mechanik dzisiaj ma duże problemy, żeby naprawić silnik samochodowy, zawieszenie, itd. To jest cała masa bzdur w tym wszystkim co my chcemy zafundować tym ludziom.

Zadaję sobie pytanie, kto był lobbystą w takim razie? Czy ci zdający? Dla kogo to wszystko się dzieje? Druga sprawa; trzeba otworzyć nowe referaty w starostwie powiatowym, żeby całą tę ewidencję prowadzić, tego wszystkiego. Bzdury, głupota, głupota i jeszcze raz głupota. Panie ministrze, zastanówmy się czy mamy takiego bubla wyprodukować i rzucić to ludziom. To jest tragiczne w tym wszystkim. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Materna; proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Panie przewodniczący. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski wymienił bardzo dużo zagrożeń, jakie ta ustawa wnosi. Ja przytoczę trzy, które w liście otwartym do pana premiera przesłał właściciel ośrodka szkolenia kierowców. Oto fragmenty tego listu:

„Panie premierze, dobrze się stało, że minister transportu w porę zauważył, iż ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 roku nie nadaje się w obecnym kształcie do wejścia w życie w dniu 11 lutego 2012 roku. Setki tysięcy osób ubiegających się o prawo jazdy, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, starostwa, ośrodki szkolenia kierowców unikną chaosu. Dla zobrazowania skali problemu przedstawię tylko trzy rozwiązania z obecnej ustawy i konsekwencje ich ewentualnego wprowadzenia w życie.

Pierwsze: ustawa daje ośrodkom szkolenia kierowców możliwość szkolenia dzieci i młodzieży na kartę rowerową, możliwość przeprowadzenia wykładów w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, możliwość prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów oraz obowiązkowych, corocznych warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów. Zadań tych nie mogą realizować ośrodki nieposiadające autobusu i ciężarówki. Z uwagi na niszowy charakter kategorii D, autobusowej, bardzo niewielka liczba wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego posiada swoje autobusy, wiele ośrodków dzierżawi również ciężarówki i przyczepy. Ośrodki szkolące na wszystkie kategorie prawa jazdy z reguły nie uzyskują najlepszych wyników szkolenia na podstawową, najpopularniejszą kategorię B. Istnieje duża ilość ośrodków szkolenia kierowców dobrze zorganizowanych, uzyskujących bardzo dobre wyniki w szkoleniu na kategorie B lub AB lub też A, B i C. Wszystkie one przez ustawę w obecnym kształcie sprowadzone zostaną do roli ośrodków drugorzędnych, peryferyjnych, ze szkodą dla nich samych, dla potencjalnych klientów systemu szkolenia w Polsce i dla funkcjonowania rynku szkolenia.

Drugie: dotychczas do ośrodków szkolenia kierowców zgłaszały się osoby posiadające ważne prawa jazdy, które z różnych względów nisko oceniały swoje umiejętności sprawnego i bezpiecznego kierowania pojazdami, na prowadzenie których posiadały uprawnia. Obecnie będą mogły szkolić się tylko w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy. Sieć tych ośrodków jest bardzo mała w porównaniu z siecią ośrodków szkolenia kierowców, co bardzo utrudni dostęp do nich osobom opisanej wyżej grupy. Niezrozumiałe jest dlaczego instruktorzy ośrodków szkolenia kierowców, którzy szkolą od podstaw osoby w wieku od lat 14 do 70 i więcej, nie mogą doszkalać w zakresie podstawowym osób posiadających prawo jazdy. Co w tym złego, szkodliwego, niewłaściwego?

Trzecie: według rozwiązania nowej ustawy Polska pozostanie jednym z bardzo nielicznych krajów europejskich, gdzie egzaminu na prawo jazdy na najpopularniejszą kategorię B, nie można zdawać na pojeździe, którym kandydat na kierowcę uczył się jeździć. Jednocześnie można zdawać egzamin państwowy na ciężarówce, autobusie, ciągniku i samochodzie osobowym z automatyczną skrzynią biegów, na którym się uczyło jeździć. Rodzą się patologie wielokrotnie szeroko opisywane w mediach. Dilerzy prześcigają się w dostarczaniu za półdarmo samochodów osobowych dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, co wymusza zakupy takich samych pojazdów przez ośrodki szkolenia kierowców za pełną cenę.

Panie premierze, potrzeba twardego i sprawiedliwego arbitra, który doprowadzi do tego, że w 2013 roku bez chaosu i zgrzytów wejdzie w życie sensownie i rzetelnie dopracowana ustawa o kierujących pojazdami”.

Wczoraj też zadzwoniła do mnie pani psycholog i mówiła też, że w wyniku wejścia w życie tej ustawy też nie będzie mogła wykonywać swojego zawodu. Mam nadzieję, że Komisja wypracuje w tym czasie odpowiednie poprawki tak, żeby znowelizowana ustawa mogła wejść w życie tak, aby uniknąć zagrożeń które przedstawiają ośrodki szkolenia kierowców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Pan poseł Józef Racki; proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni posłowie. Ustawa była debatowana dość długo. Na sali było więcej lobbystów niż posłów, którzy zwykle bywają na tych salach. Zostały wypracowane ustalenia, które zostały przyjęte przez Wysoką Izbę. Na dzień dzisiejszy powiem tak; dobrze się stało, że przystępujemy do wydłużenia terminu wejścia w życie niektórych zapisów. Ale one wynikają nie z wadliwości ustawy, natomiast z kosztów, jakie by poszczególne wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego miałyby ponieść z tytułu sporządzenia nowej aplikacji do prowadzenia egzaminów, jak również zestawu pytań egzaminacyjnych. W jednym z ośrodków koszt ten wynosiłby około 3 mln zł w skali rocznej.

Jeżeli w Wielkopolsce mamy pięć takich ośrodków, to wojewódzkie ośrodki ponosiłyby 15 mln zł kosztów obsługi tych systemów. W związku z tym, jeżeli ministerstwo podjęło się tego działania, to myślę, że ono będzie korzystne dla wszystkich ośrodków ruchu drogowego w kraju. Jednocześnie będzie ujednoliceniem zdawania egzaminów wszędzie. I to jest coś, co zasługuje na pochwałę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Szanowna Komisjo. W nawiązaniu do wypowiedzi pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego chciałbym postawić bardzo konkretne pytanie panu ministrowi. Czy prawdą jest, czy pan potwierdza, panie ministrze to, co mówił pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, że tych rozporządzeń jeszcze nie ma? Jeżeli nie ma, to dlaczego ich nie ma, a jeżeli mają być, to kiedy one będą?

I drugie pytanie związane z finansami. Chodzi o środki. Bo wprowadzenie tej ustawy musi się wiązać z dodatkowymi środkami budżetowymi. Czy środki na wprowadzenie tej ustawy zostały zaplanowane w budżecie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo; pan poseł Jerzy Polaczek. I jeszcze jedno; czy są inne zgłoszenia? Nie ma. Rozumiem, że zamykamy listę. Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący. Panie ministrze. Panie i panowie. Myślę, że sfera, która jest zawarta w ustawie o kierujących pojazdami i która dotyczy odpowiedzialności państwa za systemowe rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo kształcenia i doskonalenia kierowców i ich umiejętności czy wprowadzające nowe rozwiązania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, to jest kwestia, od której rząd nie może uciekać. Trudno sobie wyobrazić dłuższe vacatio legis do ustaw, jak rok czasu. Jeśli po roku czasu dowiadujemy się o tym, że ten okres nie był wystarczający…Nie będę wchodził w dziesiątki różnych szczegółowych kwestii, które były omawiane na posiedzeniach Komisji Infrastruktury czy na posiedzeniach podkomisji, która w tym zakresie pracowała. Ale chcę zwrócić uwagę na to, że ten projekt przecież, mimo że w poprzedniej kadencji do niego było wprowadzonych kilkadziesiąt nowych zmian, nie pojawił się w 2010 czy w 2009 roku. Projekt ma nieco dłuższą historię. Jeśli po roku czasu od przyjęcia ustawy przez Sejm mamy lakoniczne tylko, bym powiedział, zrzucenie odpowiedzialności w uzasadnieniu do projektu na wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, to mówiąc najbardziej delikatnie, opozycja powinna złożyć w takim wypadku wniosek o odrzucenie projektu nowelizacji w pierwszym czytaniu z uwagi na roczny okres przygotowań do wejścia w życie, który nie został wykorzystany.

Albo przy drugim rozwiązaniu, w którym Sejm zgodzi się na wydłużenie o kolejny rok wdrożenia ustawy, Komisja Infrastruktury powinna wystąpić do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o dokonanie po prostu oceny stanu wdrożenie ustawy w okresie od stycznia 2011 roku do stycznia 2012 roku. Po to, aby po prostu określić kwestie odpowiedzialności.

Uważam, że nie ma tutaj innego rozwiązania. Jeśli państwo chcecie forsować to w dalszym ciągu, to po prostu musi się to odbyć jakimś kosztem. Nie ma po prostu tutaj takiej sytuacji, w której nie powinny za to polecieć głowy. Jeśli wina leży w jednym, drugim,

dziesiątym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, to niech to zostanie wskazane. Ale jeśli w ministerstwie, o czym mówił pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, to jest też tylko pewna ilustracja zaistniałej sytuacji.

Tyle mojego komentarza na dzisiaj, bo staram się opanować emocje.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo. Myślę, że argumenty, które zostały podane przez wszystkich tych, którzy wypowiadali się przede mną, udowodniły tezę, że termin wejścia w życie tej ustawy w lutym tego roku jest niemożliwy. Nie ze względu na to nawet jaki tam mamy stosunek do tego i jak politycznie oceniamy tempo pracy ministerstwa, jeśli chodzi o przygotowanie rozporządzeń, i jak oceniamy tempo prac wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Tylko dlatego, że tu chodzi w końcu o tych, którzy przyjdą do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i będą chcieć zdawać egzaminy i będą się chcieli przygotowywać do tych egzaminów.

Dlatego składam wniosek o zamknięcie pierwszego czytania i przejście do szczegółowej analizy projektu. Rozumiem sens argumentów, o których mówił pan poseł Jerzy Polaczek. I jak mówię; możemy oczywiście w planie pracy Komisji umieścić pomysł, o którym powiedział pan poseł. Nic to nie przeszkadza, bo też po to mamy taką instytucję, jak Najwyższa Izba Kontroli, żeby ona też miała co robić. To tyle chciałem się wypowiedzieć w kwestii wniosku, który złożyłem, więcej czasu państwu nie będę zabierał.

Poprosimy teraz pana ministra, aby się ustosunkował do tych wszystkich wypowiedzi. Proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. W sposób oczywisty najpierw odpowiem na sugestie pana przewodniczącego Tchórzewskiego, bo to lepsze niż cały szereg argumentów, które chciałbym pokazać w nieco innym świetle. Panie przewodniczący Tchórzewski, pan powiedział o około dwudziestu rozporządzeniach, jest ich 23 lub 24, dokładnie nie wiem ile, z tego trzy dotyczące egzaminowania, szkolenia i wydawania uprawnień odnoszą się do przedmiotowej tkanki. Reszta rozporządzeń ma 18 miesięcy od momentu wejścia w życie ustawy. W związku z tym nie mówmy o zapóźnieniach, bo od wejścia w życie ustawy 18 miesięcy. W związku z tym nie ma najmniejszej mowy o zapóźnieniach.

Te trzy rozporządzenia, bardzo istotne z punktu widzenia tego, o czym dzisiaj mówimy, są współautorstwem z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego, bo to jest robione dla nich. Myśmy to robili w bardzo ścisłym powiązaniu z wojewódzkimi ośrodkami. Termin 11 lutego zostanie dotrzymany. Rozporządzenia te są teraz w Rządowym Centrum Legislacji, w związku z tym nie ma mowy o elemencie zaskoczenia. Proszę zauważyć, że ze strony wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego nie ma podnoszonych argumentów „myśmy nie wiedzieli jak to zrobić, bo nie ma rozporządzenia".

Być może lepiej by było, żeby rozporządzenia pokazały się kilka miesięcy czy tygodni temu. Natomiast na dzień dzisiejszy w absolutnej współpracy z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego… W związku z tym proszę jeszcze jednej rzeczy nie przemycać w tej dyskusji. Nie ma zrzucania odpowiedzialności na wojewódzkie ośrodki, nie istnieje takie pojęcie. Myśmy wspólnie z tymi ośrodkami, podkreślam, może to brzmi jak frazes, ale w odruchu odpowiedzialności za zdających, podjęli wspólnie decyzję, że przesuwamy termin. Nie ma zrzucania odpowiedzialności na wojewódzkie ośrodki; tu nie ma winnych.

Doszło do tego, że system nie jest wdrożony w takim czasie, w jakim powinien być wdrożony. Można by dzielić włos na czworo i szukać ITS-ów, PWTW, ministerstw, word-ów, ile procent winy jest po czyjej stronie. Być może wniosek pana posła Jerzego Polaczka jest bardzo na miejscu i wypadałoby wyczyścić sytuację poprzez sprawdzenie przez jakieś instytucje, które temu powinny się przyjrzeć; nie przeczę. Zresztą to już jest państwa suwerenna dyskusja.

Dlatego panie pośle, jeszcze raz mówię do pana przewodniczącego Tchórzewskiego; trzy rozporządzenia dotyczą samego zdawania egzaminów. One są bardzo daleko implementowane i nie widzę zagrożenia dla daty 11 lutego, bo wtedy mamy termin wejścia w życie ustawy. Pozostałe rozporządzenia mają osiemnaście miesięcy na wejście w życie.

W związku z tym… To bardzo dobrze, że pan wytyka niezrealizowane rozporządzenia, natomiast nie mam dyskomfortu opóźnienia, jak gdyby jestem w *timingu*.

Pan poseł Jerzy Szmit pytał o środki, jakimi powinien dysponować budżet czy ministerstwo. Jeżeli chodzi o egzaminy – nie ma środków w budżecie i nie będzie, dlatego że całość odpowiedzialności i finansowanie tego przedsięwzięcia mają w gestii wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. My w ustawie nałożyliśmy na nie odpowiedzialność od początku do końca. Uznaliśmy, że są one odpowiedzialne za bieg egzaminów, w tym za ich finansowanie. W końcu ośrodki te biorą pieniądze za egzamin, dlatego do czegoś to je też zobowiązuje.

Szczególnie mi zależało na tym, aby uporządkować informacje pana przewodniczącego Tchórzewskiego, że trzy z rozporządzeń – owszem, tak, są daleko, bo są w Rządowym Centrum Legislacji. Zostanie dotrzymany termin 11 lutego. Na pozostałe mamy osiemnaście miesięcy na wdrożenie w życie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Króciutko chciałem odnieść się do wypowiedzi pana ministra.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie ministrze. Chciałem zapytać pana ministra, kto będzie refundował prace urzędów powiatowych. Całą ewidencję muszą prowadzić urzędy powiatowe. Proszę odpowiedzieć. Bo już starostowie zgłaszali się również do mojego biura odnośnie tego, żeby ten temat poruszyć. I takie również interpelacje złożyłem. Teraz mam bezpośredni kontakt z panem ministrem, więc proszę odpowiedzieć na to pytanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski i jeszcze pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jak raz tak się składa, panie ministrze, że właśnie na posiedzeniu Komisji, w tej samej sali, siedząc na tym samym miejscu, pan minister w naszej rozmowie w trakcie prac Komisji zarzekał się, że te wszystkie rzeczy będą dotrzymane, że rok czasu na wszystko wystarczy, że ministerstwo jest w pełni do tego przygotowane. W tym momencie nasuwa się pytanie co się w międzyczasie stało, że w ogóle te rzeczy nie zostały zrobione. Zakładam, że w tym momencie ewentualnie te trzy rozporządzenia z dwudziestu kilku są jakoś tam przygotowane, pozostałe dwadzieścia nieruszone. Jeśli tak to będzie szło, to i w ciągu roku mogą nie wyjść.

Natomiast jest kwestia tego typu, że do tak poważnego przedsięwzięcia, po wydaniu rozporządzeń jeszcze… Bo tak naprawdę, ośrodki ruchu drogowego, wszyscy, którzy w to przedsięwzięcie wchodzą, wszyscy przedsiębiorcy, którzy mają to robić, oni muszą mieć czas od wydania rozporządzenia do tego, aby to wszystko wdrożyć. Dopóki rozporządzenie nie jest opublikowane, dopóty nikt nie wie, co ma robić i jak to rzeczywiście robić, bo to wszystko są tylko propozycje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo; pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Chciałem zapytać dokładnie o to samo o co pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bo czy to nie jest jeszcze jeden przykład przerzucania na samorządy kosztów wprowadzania zmian bez zapewnienia na to środków? I pytanie nieco innej natury; czy to jest tak, że obecny rząd przejął swoje urzędowanie po jakimś poprzednim rządzie, który zupełnie inną politykę prowadził? Czy to jest rodzaj kontynuacji, czy z tym mamy w tej chwili do czynienia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Najpierw zacznę od wydawałoby się groźnie brzmiącego zapytania pana posła Michała Wojtkiewicza; przepraszam, panów posłów Michała Wojtkiewicza i pana posła Jerzego Szmita. Przepraszam panów.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nie groźne, to było pytanie normalne.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Na pozór groźnie brzmiące, co sugeruje odpowiedź.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, mi chodzi o to, że każde pytanie o pieniądze jest groźne.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Chcę państwu przypomnieć, że w czasie procedowania ustawy o kierujących pojazdami, przeszła ona wszelkiego rodzaju możliwe uzgodnienia, w tym z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu, gdzie samorządowcy mieli forum do tego, aby powiedzieć, że im to nie pasuje. Jeżeli nie dostaję informacji formalnej na piśmie, że strona samorządowa zgłasza zastrzeżenia do tego typu rozwiązań, czuję się rozgrzeszony, czuję się w mocy, aby móc tego typu decyzje podejmować.

Panie pośle, kogo ma się zapytać? Wójta z pańskiej gminy?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie ministrze, nie wójt to będzie prowadził, tylko będzie starosta prowadził. Przypominam panu.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu zajmowała się tym wnioskiem i nie wystosowała do Komisji ani do rządu negatywnych opinii. W czasie debaty w Sejmie nad ustawą trzeba było tego typu argumenty podnosić, a nie dzisiaj kopać studnie jak się pali.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Lepiej kopać…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

A sejmowa Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej też się tym projektem zajmowała i z tego co pamiętam, z tej sejmowej komisji też nie dostaliśmy uwag negatywnych. W związku z tym gdzie mam szukać miarodajnych informacji, aby zająć się niektórymi zapisami w ustawie? Komisja Wspólna Rządu i Samorządu i sejmowa Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Gdzie są bardziej autorytatywne ciała, aby móc się wesprzeć opinią w czasie stanowienia prawa? Przepraszam, trochę mi brakuje słów.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Przekażę to wszystko co pan minister powiedział, z dokładnością. I proszę na piśmie to przekazać tutaj ze strony Komisji.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Natomiast jeszcze raz wrócę do uwag pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego. Proszę państwa, naprawdę rozporządzenia związane z egzaminami były konsultowane; to za słabe słowo. Były właściwie tworzone razem z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego, bo to dla nich. Nie będę tworzył prawa dla kogoś bez kogoś. Nie jestem zainteresowany zapisami takimi czy innymi, które dotyczą wojewódzkich ośrodków, jeżeli miałbym się z nimi nie konsultować.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy, panie ministrze.

Na tym zakończyliśmy pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W trakcie pierwszego czytania został zgłoszony wniosek o przejście do szczegółowej analizy projektu. I jeżeli nie będzie sprzeciwu to taką czynność wykonamy. Dziękuję wszystkim za to, że nie ma sprzeciwu.

Przechodzimy do szczegółowej analizy projektu. Czy ktoś z pań i panów posłów ma uwagi dotyczące tytułu projektu ustawy? Nie ma uwag. Dziękuję bardzo.

Tytuł ustawy został przyjęty.

Art. 1. Będziemy tradycyjnie procedowali zmianami.

Zmiana nr 1; proszę bardzo. Czy są uwagi? Czy są uwagi ze strony Biura Legislacyjnego? Pan mecenas; proszę bardzo, panie mecenasie.

Legislator Michał Baranowski:

Panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Biuro Legislacyjne chciałoby zgłosić, że w projekcie jest kilka drobnych uwag legislacyjnych, ale nie wymaga to poprawek pisemnych. Dlatego zwracamy się do Komisji z prośbą o upoważnienie Biura do naniesienia ich od razu do tekstu sprawozdania. Natomiast jeśli chodzi o punkt 1 lit. 1, to chcieliśmy do strony rządowej zgłosić pytanie o brzmienie ostatniego wiersza lit. b ust. 6. Mówimy tam o Narodowym Banku Polskim, który ustala średni kurs w dniu wydania rozporządzenia.

I tu chcieliśmy się zapytać, ponieważ w stanie obecnie obowiązującym mówimy o dniu ogłoszenia rozporządzenia. Tyle jeżeli chodzi o uwagi. I prosimy o poprawki, jeśli można.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że jest akceptacja ze strony pań i panów posłów. Jest tutaj poprawka zgłoszona przez pana posła Stanisława Żmijana, przygotowana już w porozumieniu z panem mecenasem. Rozumiem, że jest akceptacja. Nie ma sprzeciwu co do przyjęcia zmiany nr 1 z poprawką, która została tutaj przedstawiona.

Zmiana nr 1 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 2, proszę bardzo. Nie ma uwag, nie ma sprzeciwu.

Zmiana nr 2 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 3. Również nie ma zgłoszeń, nie ma uwag i nie ma sprzeciwu.

Zmiana nr 3 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 4. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

I zmiana nr 5. Nie ma zgłoszeń i nie ma sprzeciwu.

Zmiana nr 5 również zostaje przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego art. 1 z tą propozycją, która została przyjęta przy zmianie nr 1? Nie ma sprzeciwu.

Art. 1 zostaje przyjęty.

Art. 2, proszę bardzo. Panie mecenasie; proszę.

Legislator Michał Baranowski:

Tu drobna uwaga do pkt 1. Brzmienie obecne projektu mówi, że w ust. 4…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam; rozumiem, panie mecenasie, że mówimy o zmianie nr 1, tak?

Legislator Michał Baranowski:

Tak, o zmianie nr 1 w art. 2. Chodzi o dodawany pkt 4a w ust. 4. Na stan obecny od 1 stycznia 2012 roku pkt 4 już jest. W takim razie polecenie będzie brzmiało: „w ust. 4 w pkt 4a otrzymuje brzmienie”. To nie wymaga poprawki, uwaga jest czysto redakcyjna.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu.

Zmiana nr 1 do art. 2 została przyjęta.

Zmiana nr 2. Nie m sprzeciwu.

Zmiana nr 2 zostaje przyjęta.

I zmiana nr 3. Również bez sprzeciwu została przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji…Jeszcze pan mecenas; proszę.

Legislator Michał Baranowski:

Biuro pragnie zwrócić uwagę, że art. 2 powinien otrzymać jeszcze jedną zmianę dotyczącą art. 129 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wynika to z tego, że ustawa o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z dnia 19 sierpnia 2011 roku zmieniała art. 129 ust. 2 pkt 2, przy czym jej termin wejścia w życie ustawy wprowadzono na dzień 11 lutego, a więc ten sam, jaki mamy termin wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami.

W związku z tym w ustawie okołobudżetowej zgłoszono poprawkę, która wyrzucała fragment zmiany w prawie o ruchu drogowym, ponieważ obydwie ustawy miały ten sam termin wejścia w życie. Ale jeżeli zostanie przyjęty omawiany teraz projekt, to termin wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami zostanie przesunięty. Więc to co zostało wyrzucone w ustawie okołobudżetowej, musi być przywrócone, żeby systemowa zmiana z ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych była kompletna. Prosimy o zgłoszenie do tej poprawki, bo to wymaga interwencji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Taka poprawka jest już przygotowana przez pana posła Stanisława Żmijana; proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Poprawka w tej kwestii jest przygotowana. A zatem propozycja jest taka, żeby te trzy zmiany, które już przez Wysoką Komisję zostały przyjęte, były punktem 1, a poprawka, którą omówił już pan mecenas, będzie punktem 2.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie mecenasie, tak? Proszę.

Legislator Michał Baranowski:

Konsekwencją przyjęcia tej poprawki, o której mówił pan przewodniczący Stanisław Żmijan, jest zmiana art. 3. Ustawa wejdzie w życie z dniem 10 lutego 2012 roku, ale ta konkretna zmiana w art. 2 pkt 2 wejdzie w życie z dniem 11 lutego 2012 roku, jak i cała zmiana ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że nie ma sprzeciwu, co do przyjęcia zmiany nr 3 w art. 2. Nie ma sprzeciwu. Przyjmujemy również poprawkę, którą zaproponował pan poseł Stanisław Żmijan, z przeredagowaniem zapisu dotyczącego art. 2. Nie ma sprzeciwu.

Propozycja została przyjęta. Rozumiem, że nie ma również sprzeciwu wobec zaakceptowania całego art. 2. Dziękuję bardzo.

Art. 3 został już omówiony, wiemy jakie jest jego brzmienie. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 3 zaproponowanej przez pana mecenasa, a przejętej przez pana posła Stanisława Żmijana? Również nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania? Proszę, panie mecenasie.

Legislator Michał Baranowski:

Chodzi o spełnienie prośby o zgodę na wprowadzenie przez Biuro Legislacyjne drobnych uwag legislacyjnych, które już będą uwzględnione w sprawozdaniu, usunięcie metryczki w jednej zmianie i takich czysto legislacyjnych rzeczy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że jest zgoda, bo to są oczywiście typowe prace, które może zrobić tylko i wyłącznie dobry legislator. Jest taka zgoda.

Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania, które dzisiaj zostało przedłożone. Nie ma sprzeciwu; dziękuję bardzo.

Proponuję, aby posłem sprawozdawcą został pan poseł Stanisław Żmijan, jako wnioskodawca projektu ustawy. Nie ma innych zgłoszeń. Również wyznaczamy termin przygotowania opinii przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych do godz. 13 w dniu dzisiejszym.

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy procedowanie nad dzisiejszym projektem. Dziękuję.